

УДК 332.122: 338.47

Лифар В. В., к.е.н, доцент
Запорізький національний технічний
університет, м. Запоріжжя

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ ЯК ПЕРЕДУМОВА ФОРМУВАННЯ РЕГІОНАЛЬНОГО ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ

Лифар В. В., Розвиток транспортного комплексу України як передумова формування регіонального транзитного потенціалу. В статті проаналізовано стан та транзитні можливості основних складових транспортного комплексу як визначальний фактор формування транзитного потенціалу країни та її регіонів. Визначені основні проблеми та перешкоди, які стоять на шляху підвищення транзитних можливостей України.

Лыфарь В. В., Развитие транспортного комплекса Украины как предпосылка формирования регионального транзитного потенциала. В статье проанализированы состояние и транзитные возможности основных составляющих транспортного комплекса как определяющий фактор формирования транзитного потенциала страны и ее регионов. Определены основные проблемы и препятствия, стоящие на пути повышения транзитных возможностей Украины.

Lyfar V. V., The development of transport sector of Ukraine as a prerequisite for the formation of a regional transit capacity. The article analyzes the state and transit facilities the main components of the transport complex as a determining factor in the formation of the transit potential of the country and its regions. The main problems and obstacles in the way of improving transit capacity of Ukraine.

Постановка проблеми. В наш час транзитність держави набуває стратегічного значення, стає важливою складовою національної безпеки. Україна теж має всі передумови для перетворення її на провідну країну-транзитника на євразійському просторі. Однак існує цілий ряд проблем та перешкод, які встають на шляху формування та реалізації транзитного потенціалу України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Серед науковців та практиків, в роботах яких різнобічно висвітлюються питання розвитку та управління транспортно-транзитними послугами в Україні, можна назвати Ю. Є. Пашенко [1], С. Пирожкова [2], Д. Прейгера [3], Т. В. Блудову [4], А. М. Хахлюка [5], О. Андрущенко [6] та ін. Ці питання стають тематикою науково-практичних конференцій і семінарів, державних програм та нормативних документів, що говорить про їх актуальність та важливість і не тільки з точки зору наукового інтересу, але й з позицій держави для підвищення транзитного статусу країни на світовій політичній арені.

Мета статті. Метою дослідження є аналіз складових транспортного комплексу України у контексті формування транзитного потенціалу регіонів, перспектив розвитку транзитних можливостей країни та проблем, з цим пов'язаних.

Викладення основного матеріалу. Україна розташована на перетині найважливіших маршрутів між країнами Європи і Азії, Півночі і Півдня. Територією країни проходять найбільш

короткі та зручні шляхи на напрямках Балтика-Чорне море, Північна і Центральна Європа – Закавказзя і Центральна Азія. Крім вигідного географічного розташування, Україна має розгалужену мережу транспортних шляхів, розвинений рухомий склад усіх видів транспорту та відповідну обслуговуючу інфраструктуру. Основу транзитного потенціалу країни складають розгалужені залізнична та трубопровідна мережі, автомобільні маршрути, наявність незамерзаючих портів на Чорному та Азовському морях та у гирлі Дунаю, а також річкових водних артерій надає можливості надавати транзитні послуги річковим та морським транспортом. Певну роль у реалізації транзитного потенціалу відіграє також повітряний флот. За оцінками англійського інституту Rendall, Україна має найвищий коефіцієнт транзитності у Європі – 3,11 [7]. Транзитний рейтинг території країни враховує розвиненість розміщених у ній транспортних систем і мереж, а також рівень і стан їх інфраструктури. Ефективність транзитних послуг України залежить передусім від рівня розвитку вітчизняного транспортного комплексу та функціонування міжнародних транспортних коридорів (МТК) на території держави. Економічні вигоди України вбачаються в наданні всього комплексу послуг транзиту через свою територію потоків товарів та послуг. Однак за останні роки країна втрачає свої позиції на міжнародних ринках транспортних послуг у зв'язку з:

- 1) нормативно-правовою неврегульованістю ряду питань транспортної діяльності;
- 2) відсутністю майнових гарантій зарубіжним вантажовласникам та перевізникам;
- 3) складністю митних процедур при переміщенні вантажів через державний та митний кордони України;
- 4) низьким рівнем транспортного сервісу;
- 5) зношеністю основних фондів транспортної системи та рухомого складу усіх видів транспорту.

Проаналізуємо деякі складові транспортного комплексу з позицій транзитного потенціалу. Залізниця є базовою галуззю економіки України та найважливішим елементом транспортної системи. Саме на неї припадає 85,1% вантажообігу (без урахування трубопровідного транспорту) та 54,5% пасажирообігу. Залізниці України взаємодіють із залізницями 7 сусідніх країн через 56 пунктів перетину кордону та з 13 основними морськими портами Чорного та Азовського морів та р. Дунай. Перш за все слід відмітити, що територією України проходить 3 залізничних Пан'європейських міжнародних транспортних коридорів (МТК), а саме: №3 Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ; №5 Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів; №9 Гельсінкі - Санкт-Петербург - Вітебськ – Київ (Москва-Одеса-Кишинів) – Бухарест – Александрополіс (з чотирма відгалуженнями).

Також почав діяти та розвиватися з 1998 р. в рамках двосторонніх відносин України та Польщі транспортний коридор Гданськ – Одеса (Балтійське море – Чорне море). Його протяжність становить 1816 км, у т. ч. по Україні: залізничний – 918 км, автодорожній – 1208,4 км [7]. Велике значення також має транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія (TRACECA). Однією з важливих ланок коридору є чорноморська траса, що з'єднує Україну і Грузію завдяки залізничній поромній переправі Іллічівськ - Поті (Батумі). В цілому, загальна мережа міжнародних «залізничних» коридорів сягає 3162 км, з яких понад 92% - двоколіїні, 77,3% - електрифіковані, а 90% - обладнані електроблокуванням [2]. Розвиток МТК в Україні віднесено до найголовніших напрямків інтеграції Українських залізниць у міжнародну транспортну систему. За останні роки вживаються активні заходи щодо наближення технічного тану залізниць за напрямками МТК та інфраструктурного забезпечення коридорів до вимог європейських стандартів. Наприклад, у зв'язку з наявністю колії різної ширини (в Україні – 1520 мм, у Польщі – 1435 мм) з 2003 р. в міжнародному залізничному сполученні між Україною та Польщею на прикордонному переході Мостиська введено в експлуатацію колієперевідний пристрій для автоматичної зміни відстані між колесами. Запровадження зазначеної технології дозволило майже в 4 рази скоротити час перетину українсько-польського кордону. Зокрема відповідно до європейських норм мінімальна швидкість руху в міжнародному коридорі для залізничного транспорту не може бути нижчою від 120-140 км/год. Однак недостатній рівень якості експлуатаційних характеристик залізничних колій на території України негативно впливає на швидкість руху. Укрзалізниця продовжує експлуатацію вантажних вагонів на межі можливого: їх зношеність, при середньому нормативі експлуатації 22 роки, вже перевищує 80%, а дефіцит становить 8,8 тис. одиниць [7].

Що стосується транзитних можливостей автомобільних шляхів України за конкретними напрямками або в цілому по країні, то вони практично не визначаються. Тому найчастіше користуються даними про загальну довжину шляхів у динаміці та їх розподіл за прийнятими категоріями. На сьогодні структура мережі автомобільних шляхів загального користування ще не відповідає сучасним вимогам: довжина шляхів I категорії сягає лише близько 2 тис. км, що є значно

нижчим від європейського рівня. Серед доріг з твердим покриттям по країні частка I та II категорії займає менш як 10%, що є свідченням про перевагу доріг з низькою пропускною спроможністю та нерозвинутим сервісом (дороги III-IV категорії). Більша частина українських автомобільних доріг не відповідає європейським стандартам за багатьма показниками, зокрема, такими як швидкість пересування; забезпеченість сучасними дорожніми знаками і розміткою, необхідною кількістю пунктів технічної та медичної допомоги, харчування й відпочинку; заправки паливом і мастилами; телефонного зв'язку тощо. У таких умовах збільшується час проходження транспорту територією держави, підвищуються темпи зношення автотранспорту, витрачається більше пального, нарастають обсяги шкідливих викидів в атмосферу. Наприклад, в Запоріжжі 40% валових викидів приходить саме на автомобільний транспорт, і частка його збільшується. В розрахунку на кожного жителя міста в атмосферу викидається близько 250 кг забруднюючих речовин щорічно, а у розрахунку на 1 км території міста – більше 330 т шкідливих речовин [8]. В першу чергу це пов'язано з тим, що Запоріжжя – один з небагатьох обласних центрів України, який не має об'їзної дороги. Весь транзитний транспорт йде по головним вулицям міста.

Як наслідок невідповідності автошляхів України європейським стандартам спостерігається: підвищення собівартості внутрішніх і транзитних перевезень, зниження конкурентоспроможності вітчизняних транспортних сполучень. В цілому, розвиток мережі автомобільних доріг в Україні та поліпшення їх якості відбувається дуже повільно. Звичайно, існують інвестиційні проекти стосовно розбудови або реконструкції автотрас України, але відсутність необхідних змін в Законі «Про концесії на будівництво та експлуатацію автошляхів» відлякує інвесторів. Однією з проблем розвитку автомобільних шляхів України є надзвичайна капіталомісткість їх будівництва. Для порівняння, середня вартість прокладання 1 км дороги в Україні становить 25-30 млн. грн., а середня ціна будівництва 1 км чотирирядного шосе у Франції – близько 3 млн. дол. [7].

Морський транспорт України перебуває сьогодні в кризовій ситуації: судноплавні компанії втратили свої позиції на міжнародних та внутрішніх лініях, судна значно зношені і не відповідають сучасним вимогам. Порівняємо три найкрупніших морських порти України (Одеський, «Південний», Іллічівський) та Франції (Марсель, Гавр, Дюнкерк) за обсягами переробки вантажів у 2004-2005 роках (табл. 1) [6]. Наведені дані говорять про значно більші технічні та технологічні потужності торгових портів Франції, хоча розглянуті порти обох країн мають вигідне географічне розташування та приблизно однакові територіальні розміри.

Таблиця 1

Обсяги перевалки найкрупніших МТП України та Франції у 2004-2005 рр., млн. т

Порти України	2004 р.	2005 р.	МТП Франції	2004 р.	2005 р.
Одеський МТП	30,55	26,85	Марсель	94,2	96,6
«Південний» МТП	18,87	20,70	Гавр	76,1	75,2
Іллічівський	14,88	14,97	Дюнкерк	51,1	53,5

На фоні занепаду флоту перспективи розвитку морських торговельних портів України є досить оптимістичними. Загальний об'єм вантажопереробки портів і терміналів України постійно підвищується, перш за все за рахунок переробки контейнерів (TEU- міжнародне позначення 20-футового контейнера). Наприклад, Одеський МТП у 2007 р. обробив 523,6 тис. TEU, що на 32,1% більше, ніж у 2006 р. [6]. Більшість контейнерних перевезень складають транзитні вантажі, що прямують до Росії або навпаки. Така ситуація насамперед пов'язана із розвитком діяльності контейнерних терміналів, що не підпорядковані Мінтрансу. Загалом у 2008 році українськими портами державного сектора (19 морських торгових портів) перероблено 132,17 млн. т вантажів, що на 6,8% більше, ніж у 2007 році. При цьому обсяги транзиту, які активно зростали протягом останніх років, збереглися тільки на період I півріччя 2008 року.

Таблиця 2

Перевалка вантажів в МТП України у 2005-2008 рр., млн. т

Напрямок	2005 р.	2006 р.	2007 р.	2008 р.	I півріччя 2009 р.
Транзит	50,528	53,164	69,585	66,307	35,624
Експорт	70,707	68,331	63,857	76,330	55,619
Імпорт	13,165	15,199	18,334	21,145	7,120
Всього	134,4	136,7	151,8	163,8	98,4

Наприкінці року обсяги почали скорочуватися, що привело до підсумкового падіння на 4,7% (до 66,3 млн. т). Питома вага транзиту в перевалці портів скоротилася з 46% (2007 рік) до 40% (2008 рік). Причиною стало різке падіння сухогрузної складової транзитної перевалки. За підсумками року зниження тут склало 9,5% (до 31,79 млн. т). Динаміка зміни перевалки вантажів в МТП України з 2005 по 2009 рр. представлена у табл. 2 [11].

За даними табл. 2 побудуємо діаграму структури перевалки вантажів в МТП України у 2008 році (рис.1).



Рис.1. Структура перевалки вантажів в МТП України у 2008 р.,%

Що стосується річкового транспорту України, то він також перебуває у кризовому стані. Однією з гострих проблем є оновлення річкового флоту України через значне моральне та фізичне спрацювання суден. Портове господарство представлено 10 річковими портами. Більш-менш стабільно працює найбільша в Україні річкова судноплавна компанія АСК «Укррічфлот», яка здійснює понад 40% перевезень зовнішньоторговельних вантажів від загального обсягу їх перевезень українськими судновласниками [5]. Важливим для України є канал Дунай-Чорне море, який продовжує українську частину одного з чотирьох Критських міжнародних транспортних коридорів, що пролягають територією України, а саме - Дунайський водний транспортний коридор №7. Також розширення судноплавства по Дніпру є досить перспективним напрямком з позицій включення Дніпра в систему нових європейських маршрутів. Проте відсутність законів про внутрішній водний транспорт, а також високі збори за проходження шлюзів, підйом прольотів залізничних мостів та екологічний збір роблять внутрішній водний транспорт найбільш неконкурентоспроможним в Україні. Крім цього, враховуючи стан матеріально-технічного забезпечення річкових портів, без залучення приватних інвесторів їх розвиток та модернізація буде неможливим. Тому перш за все необхідна розробка законодавчих актів, які б дозволили залучити приватних інвесторів, чітко урегулювати інтереси та права держави і інвесторів стосовно об'єктів інвестування.

Повітряний транспорт України здійснює внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів та вантажів. На сьогоднішній день на українському ринку нараховується більше 40 авіакомпаній, які займаються перевезенням пасажирів, і тільки 12 з них здійснюють регулярні рейси, в тому числі на міжнародних лініях (47 країн світу). В той же час міжнародні рейси в Україні виконують 47 іноземних авіакомпаній з 29 країн світу, тобто частка зарубіжних авіакомпаній на міжнародних напрямках значно перевищує частку українських перевізників [9]. Що стосується вантажних перевезень, то більше 90% цих перевезень українські авіакомпанії здійснюють чартерними рейсами по контрактах в третіх країнах. Якщо проаналізувати динаміку зміни транзитних вантажних перевезень авіаційним транспортом України за останні п'ять років, то вона практично не змінювалась, залишаючись стабільно незначною – 0,001 млн. т. Таким чином, можна говорити про стабільно низький рівень попиту на послуги вантажних авіаперевезень на відміну від ринка пасажирських авіаперевезень, висока динаміка та перспективність розвитку якого роблять його більш привабливим для авіакомпаній (рис.2) [9]. Взагалі обсяги транзитних перевезень різними видами транспорту України з 2005 р. по I півріччя 2009 р. мають наступну динаміку змін (табл.3) [11]:

Таблиця 3

Обсяги транзитних перевезень різними видами транспорту України у 2005-2009 рр., млн. т

Вид транспорту	2005 р.	2006 р.	2007 р.	2008 р.	I півріччя 2009 р.
Залізничний	73,22	75,05	99,88	93,35	30,38
Автомобільний	0,64	1,61	4,49	4,91	1,45
Морський	3,76	2,51	2,69	3,49	0,99
Річковий	0,01	0,02	0,04	0,074	0,00012
Авіаційний	0,001	0,001	0,001	0,001	0,00047

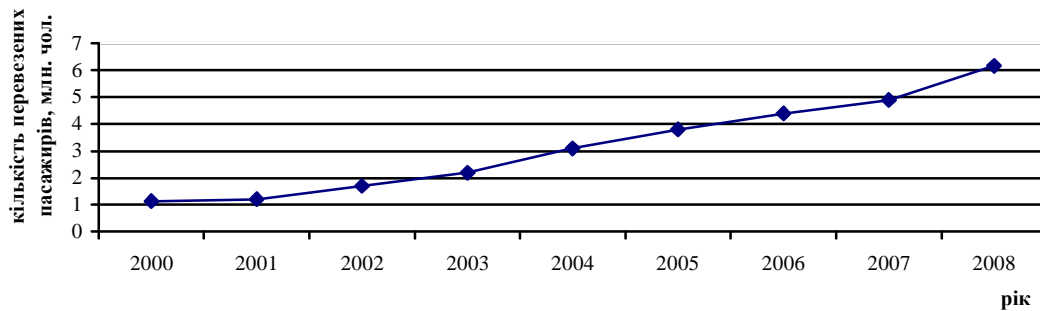


Рис.2. Динаміка загального обсягу пасажирських авіаперевезень в Україні, млн. чол.

В цілому, зниження ефективності транспортно-дорожнього комплексу України, погіршення фінансового стану морського, залізничного та авіаційного транспорту виключає можливість самофінансування їхнього розвитку навіть на рівні мінімальних вимог. Для вирішення цих проблем Кабмін постановою №496 від 12.04.06 р. прийняв Програму розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 рр., яка включає цілу низку інвестиційних транспортних проєктів [10]. Однак реалізація інвестиційних планів гальмується відсутністю відповідних змін в законодавстві, зокрема внесення змін до Закону «Про концесії на будівництво та експлуатацію автошляхів», «Про морські порти», прийняття Закону «Про приватно-державне партнерство». На сьогоднішній день нема чіткого розмежування понять державної (акваторія, земля, залізничне полотно) та приватної (термінали) власності, що відлякує інвесторів. Тому підвищити свій міжнародно-транзитний статус Україна може не тільки завдяки вигідному географічному положенню, але й модернізації транспортно-комунікаційної та митної систем, впровадженню відповідних законів та відповідних нормативно-правових актів. Іншими словами, формуючи та посилюючи свій транзитний потенціал.

Формувати транзитний потенціал необхідно не тільки по країні в цілому, але й на рівні регіонів. Держава повинна надати регіонам можливість самостійно розвивати свою транспортно-дорожню систему, але цілком підтримуючи цей процес. Як було зазначено вище, недосконала нормативно-правова база не дозволяє розвивати та посилювати транзитні можливості не тільки регіонів, а й країни в цілому.

Висновки. Аналіз стану України як транзитної держави показав, що вона має досить розвинений транспортний комплекс, але він потребує модернізації і узгодженості з міжнародними стандартами. Для інтеграції України у світове господарство і посилення транзитних функцій держави необхідний комплексний підхід: удосконалення відповідної законодавчої бази; збалансованість транспортної та митної систем; висока якість, регулярність і надійність транспортних зв'язків; модернізація транспортної та митної інфраструктури; гарантованість збереження вантажів і безпеки перевезень пасажирів; зростання швидкості та зменшення вартості доставки. Формування транзитного потенціалу країни, який залежить передусім від рівня розвитку вітчизняного транспортного комплексу, його обслуговуючої інфраструктури та функціонування міжнародних транспортних коридорів на території держави, необхідно починати на рівні регіонів.

Список використаних джерел:

1. Пашенко Ю. Є. Оцінка можливостей залучення додаткових транзитних вантажопотоків через Україну / Ю. Є. Пашенко // Залізничний транспорт України. - 2007. - № 5. – С. 33-37.
2. Пирожков С. Проблеми реалізації транзитного потенціалу України у контексті розширення ЄС і формування ЄСП / С. Пирожков, Д. Прейгер, І. Мальярчук // Економіка України. - 2005. - № 3. – С. 4-19.
3. Блудова Т. Глобалізація транспортної системи та поняття "транзитний потенціал країни" / Т. Блудова // Економіка України. - 2006. - № 10. – С. 73-78.
4. Прейгер Д. Актуальні питання будівництва доріг і розбудови мережі вантажних автоперевезень в Україні/ Д. Прейгер // Економіка України. – 2008. - №4. – С. 15-28.
5. Хахлюк А. М Для забезпечення транзитних потоків / А. М. Хахлюк // Політика і час. - 2003. - № 2. – С. 71-80.
6. Андрущенко О. Емкостная мука / О. Андрущенко // Бизнес. - 2008. - №9 (3 марта). – С. 99-101.

7. Шеремет М. Я. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / М. Я. Шеремет // Регіональна економіка. – 2008. - №1. - С.219-225.
8. Чалая А. Транзитный транспорт снова душит запорожцев / А. Чалая // Суббота плюс. - 2009. - №35 (27 августа). – С. 49.
9. Гречко А. Анализ особенностей современного рынка авиаперевозок в Украине / А. Гречко // Економіст. – 2009. - №2. – С. 36-39.
10. Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 роки. Постанова Кабінету Міністрів України від 12 квітня 2006р. №496 // Офіційний вісник України: [зб. нормативно-правових актів]. – Київ: «Держреєстр». – 2006. - №15. – С. 98-113.
11. Офіційний сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

Ключові слова: транспортний комплекс, транзит, маршрути, митна інфраструктура.